



Revista Bitācora Urbano Territorial
ISSN: 0124-7913
ISSN: 2027-145X
bitacora_farbog@unal.edu.co
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

De hidalgos y avatares: el Metro como espacio cultural [1]

Serna Luna, Erick

De hidalgos y avatares: el Metro como espacio cultural [1]

Revista Bitācora Urbano Territorial, vol. 31, núm. 2, 2021

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74866570011>

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89786>

De hidalgos y avatares: el Metro como espacio cultural [1]

The Hidalgo and his avatars: The subway as a cultural space

Dos fidalgos e dos avatares: o Metro com espaço cultural da Cidade do México

Des nobles et des avatars: le Métro comme espace culturel à ville de Mexico

Erick Serna Luna eserna@colmex.mx

Doctor en Estudios Urbanos y Ambientales por El Colegio de México. Es presidente y co-fundador de ASIICSO Habitus A.C. Sus estudios se han concentrado en el análisis del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México, la sensibilidad de las personas con discapacidad visual en relación con el espacio urbano y el estudio sociohistórico de la Capoeira. También ha participado en diversos proyectos de promoción cultural y la promoción de los derechos humanos con poblaciones que habitan en los barrios populares de la Ciudad de México., México

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 31, núm. 2, 2021

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Recepción: 06 Agosto 2020
Aprobación: 28 Enero 2021

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89786>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74866570011>

Resumen: El presente trabajo analiza el proceso histórico de transformación de la estación Hidalgo del Metro de la Ciudad de México, destacando el papel político que tiene la cultura en la conformación y transmisión de una visión particular de la ciudad. Con base en la descripción de cada una de las etapas de este proceso, se muestra cómo la política urbana de renovación y recuperación de los espacios públicos de la Ciudad de México se ha extendido al Metro. En este contexto se enmarca la gran exposición Involuntary, que se instaló en la estación Hidalgo como parte de la celebración del 50° aniversario del Metro de la capital mexicana. Una exposición que, debido a los contenidos que muestra y a los discursos que la promueven, representa una visión cultural de la ciudad que no tiene conexión con los usos y actividades sociales de las personas que han construido su identidad en relación con el espacio de la estación. Es así como la exposición Involuntary es una muestra de la falta de inclusión ciudadana en las políticas de apropiación cultural de los espacios públicos, políticas que han facilitado a las autoridades de gobierno promover y construir su visión de ciudad.

Palabras clave: transporte, cultura, ciudad, política, renovación urbana.

Abstract: This article talks about the historical process of transformation in the Hidalgo's subway station. The purpose is to show how the culture plays a political role in the conformation and transmission of a particular perspective about the city. The description of each one of the phases of the transformation process of the Hidalgo's subway station shows how the urban politic of renovation and recovery of public spaces in Mexico City has been extended to the subway. In this context is framed the great exposition Involuntary, inaugurated in the Hidalgo station as part of the 50th anniversary of the subway of Mexico City. Due to the artistic perspective of the exposition and due to the institutional discourses of promotion, Involuntary represents a cultural perspective that has no rapport with the social activities of the people which have created their identity in relationship with the station's space. In consequence, Involuntary is an example of the lack of citizen's inclusion in the cultural politics of appropriation of public spaces, politics that have been a means by which government authorities promote and build their vision of the city.

Keywords: transport, culture, city, policy, urban renovation.

Resumo: O trabalho descreve o processo histórico de transformação da estação do Metro Hidalgo da Cidade do México, destacando o papel político que tem a cultura na conformação e transmissão de uma visão particular da cidade. Com base na descrição de cada uma das etapas de este processo se mostra como a política urbana de renovação e recuperação dos espaços públicos na Cidade do México se há espalhado no Metro. Neste contexto é que se entende a grande exposição Involuntary que se instalou na estação Hidalgo como parte da celebração do 50º aniversário do Metro da cidade. Esta é uma exposição que, pelas obras que expõe e pelos discursos que apresenta, representa uma visão cultural da cidade que não encaixa com os usos e atividades sociais das pessoas que criaram a sua identidade em relação com o espaço da estação. É assim como a exposição Involuntary mostra a falta de inclusão cidadã nas políticas de apropriação cultural dos espaços públicos, políticas que têm sido um meio pelo qual as autoridades do governo promovem e constroem a sua visão da cidade.

Palavras-chave: Transporte, cultura, cidade, política, renovação urbana.

Résumé: Le présent travail analyse le processus historique de transformation de la station Hidalgo du métro de Mexico et montre le rôle politique de la culture dans la conformation et transmission d'une vision particulière de la ville. La description de chaque des étapes de ce processus montre la façon dont la politique urbaine de renouvellement et récupération des espaces de Mexico s'est étendue aux espaces du métro et a promu une vision particulière de la ville. Dans ce contexte est encadrée la grande exposition Involuntary, montée à la station Hidalgo dans le cadre des célébrations pour le 50ème anniversaire du Métro de la ville. Une exposition qui, par le contenu qu'elle montre et les discours qui la promeuvent, représente une vision culturelle de la ville qui n'a aucun lien avec les usages et les activités sociales des personnes qui ont construit leur identité par rapport à l'espace de la gare. Ainsi, l'exposition Involuntary est un échantillon du manque d'inclusion de la citoyenneté dans les politiques d'appropriation culturelle des espaces publics, des politiques qui ont été un moyen par lequel les autorités gouvernementales promeuvent et construisent leur vision de la ville.

Mots clés: transport, ville, politique, culture, nouveau urbain.

Introducción: el arte de la celebración

En el marco de las celebraciones por el 50º aniversario del Metro de la Ciudad de México, el 8 de septiembre de 2019, los pasillos y espacios de la estación Hidalgo recibieron la inauguración de la exposición Involuntary Painting and Sculpture, una colección de fotografías de surrealismo cotidiano que fueron captadas por 300 artistas de 50 nacionalidades distintas. El diseño de la exposición corrió a cargo de los artistas visuales Millree Hughes y Paul Conneally. Con esto, el comunicado oficial del STC Metro, consideraba que la estación Hidalgo se había convertido en un espacio cosmopolita de arte contemporáneo (STC Metro, 2019), que se extiende a lo largo de 18 mil metros cuadrados; además, las autoridades señalan que es la galería pública más grande del mundo.

Es así como el Metro se convierte en un avatar del discurso político de una visión de ciudad surrealista y distinguida. En su sentido original, la palabra avatar, proveniente del sánscrito, designa las encarnaciones divinas que moran en la tierra. Así, la monumental obra que significó el Metro en la Ciudad de México fue la representación del progreso y la modernidad a finales de los años sesenta. Medio siglo después, ahora por

medio del arte y la cultura, el Metro vuelve a ser el avatar del progreso y la vanguardia, desde la perspectiva institucional.

Si bien una parte del discurso del progreso que significaba el Metro hace cincuenta años se basó en la monumentalidad de la obra urbana y el diseño arquitectónico con el que se edificaron sus estaciones [2], una de las partes nodales del discurso del progreso tenía que ver con que, al ser un transporte urbano de bajo costo, la planificación y el diseño de la ruta del Metro estaban dirigidas para ser el transporte de los grupos populares de la Ciudad de México (Navarro, 1984). Pero, aunque desde la perspectiva de las autoridades el propósito de la construcción del STC Metro era la transportación de las personas y las mercancías por la ciudad, el público usuario generó, por medio del uso de las instalaciones, otro tipo de propósitos y narrativas que iban más allá de la simple movilidad urbana. Así, el Metro se adaptó a la propia vida caótica de una ciudad, se integró a la cultura popular de la Ciudad de México como uno de los espacios en los que cotidianamente se representan los llamados rituales del caos (Monsiváis, 1989). Entonces, podemos hablar de que, desde una perspectiva de los usos y vivencias del público usuario, el Metro también representa el segundo significado de la palabra avatar, el cual se refiere a las vicisitudes que enfrentan las personas en su vida diaria.

De tal manera, el Metro representa la dualidad del progreso y el caos. Esta dualidad también se relaciona con los dos significados que tiene la palabra avatar. Primero, el Metro encarna el discurso institucional del progreso. En segunda instancia, en él pueden verse las vicisitudes que enfrentan y resuelven las personas usuarias en sus viajes diarios. Considero que esta tensión entre el Metro como avatar y los avatares del Metro sigue estando presente en la representación y el uso que se hace del Metro. Pero, ahora, el Metro como avatar ya no solo representa los discursos de la movilidad y la funcionalidad urbanas, sino también, debido a la actual administración, los discursos del arte y la cultura, representados en la exposición *Involuntary*, que rivaliza con los usos y apropiaciones que las personas hacen de la estación Hidalgo y sus alrededores.

La Etnografía en el Metro, Narrativa sobre la Metodología

Al hablar de su experiencia etnográfica por el Metro de París, Marc Augé dijo que “[...] las líneas del metro, como las de la mano, se cruzan; no sólo en el plano donde se despliega y se ordena la urdimbre de sus recorridos multicolores, sino también en la vida y la cabeza de cada cual” (Augé, 1998, p. 15). Para el caso de la etnografía urbana, este cruce entre la experiencia de la ciudad y la experiencia vital de la persona etnógrafa es crucial, pues, como lo ha mostrado Angela Giglia (2003), ambos tipos de experiencia se mezclan y entrecruzan, enriqueciéndose la una con la otra. Así, la persona que hace etnografía habla de la ciudad a partir de los espacios en los que su vida se ha desarrollado.

En mi caso, desde mi juventud, el Metro ha significado un espacio fundamental para desenvolver mi vida urbana y profesional. A lo largo de los años que he viajado en el Metro, me he dedicado a registrar, por medio

de notas y fotografías, las experiencias y observaciones que realizaba en los vagones, andenes y pasillos de las estaciones. Así, a la par de mi experiencia urbana como una persona que usa el Metro como medio de transporte, también fui desarrollando un registro sistemático sobre los cambios que observaba en las estaciones y líneas de mis trayectos diarios. Dentro de las notas que guardo sobre estaciones y fenómenos acontecidos en el Metro de la Ciudad de México, la estación Hidalgo ha sido un importante punto de encuentro y observación.

Inaugurada en su correspondencia con la línea 2 el 14 de septiembre de 1970, y, en su correspondencia con la línea 3 el 20 de noviembre de 1970, la estación lleva ese nombre en honor al prócer de la independencia, Miguel Hidalgo y Costilla. La estación se ubica en el cruce de la avenida Hidalgo y la avenida Paseo de la Reforma, una de las más importantes de la capital mexicana. Alrededor de la estación se encuentra la histórica iglesia de San Hipólito y San Casiano, y la Alameda Central, que sirve como entrada al primer cuadro del Centro Histórico de la Ciudad de México. Además, la estación del metro Hidalgo se interconecta con las líneas 3 y 4 del metrobús, otro importante sistema de transporte público de la ciudad. Debido a su localización y a su conectividad, según cifras oficiales del STC Metro, sumando sus dos correspondencias, la estación Hidalgo presentó una afluencia de 4,092,625 de personas en el 2019.

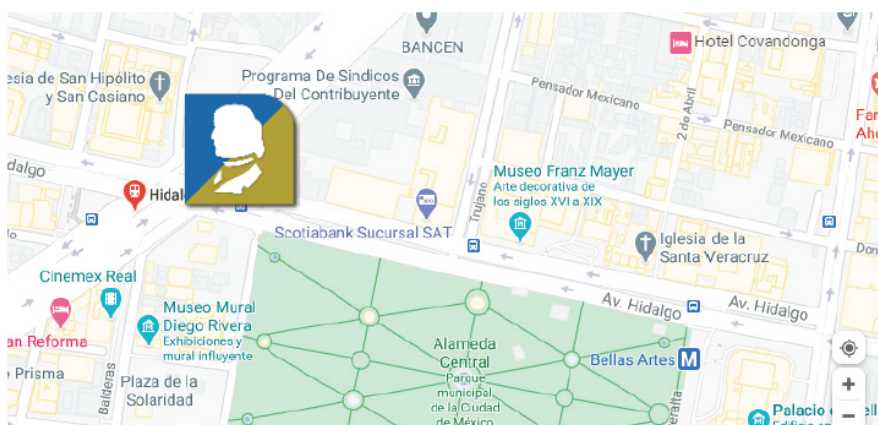


Ilustración 1

Mapa de localización de la Estación Hidalgo
Google Maps. 14 de septiembre de 2020.

En el plano de mi experiencia urbana en la ciudad de México, desde los tiempos de mi juventud, la estación Hidalgo era un punto de paso obligado para ir de mi trabajo a la escuela preparatoria. También, sea por motivos personales o profesionales, ha sido un punto obligado para llegar al primer cuadro del Centro Histórico de la ciudad. Podría contar diversos momentos de mi vida en los que la estación Hidalgo ha jugado un papel fundamental como escenario y como protagonista de mi experiencia urbana y de investigación. No obstante, para efectos concretos de este artículo, me quiero concentrar en un suceso que aconteció a inicios del 2015, pues, en ese año, se registró un cambio radical en el uso de las instalaciones de la estación.

En la gestión del ingeniero Joel Ortega como director del STC Metro, se solicitó a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) que realizará una serie de estudios para encontrar el origen y la solución del problema de las altas temperaturas registradas en las estaciones del Metro de la Ciudad de México. Así, a finales de enero de 2015, se dio a conocer el estudio “Espacios y locales comerciales en estaciones críticas de la red del STC”, realizado por el Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico para la Seguridad (CIDETES) de la UNAM (Gómez, 2015). El estudio analizó “[...] 50 estaciones y 787 locales con un costo de un millón 350 mil pesos para la dirección del Metro” (López, 2015, n.p.).

De esta muestra, se destacaba el caso de los espacios de correspondencia de las líneas 2 y 3 de la estación Hidalgo que, según el estudio, se describen como:

[...] un área de 819 metros cuadrados con locales comerciales se genera un aproximado de calor de 14 mil 660 watts en las horas de mayor afluencia en dirección a Universidad, incluido el tránsito de personas. A ello se suma la afluencia de la estación y las tareas de dosificación necesarias en hora pico. (Gómez, 2015, n.p.)

Además, se detalló en el estudio que el 20 % del calor era generado por los locales de comida, que no contaban con la infraestructura de ventilación adecuada. Así, el 10 de abril del 2015, las autoridades administrativas y jurídicas del STC Metro realizaron un operativo para recuperar los 80 locales comerciales que se apostaban en los pasillos de acceso y correspondencia de la estación Hidalgo. Aunque distintos grupos de locatarios se resistieron a la medida, en menos de un año el espacio de la estación quedó libre de cualquier tipo de actividad comercial. Los pasillos de la correspondencia en donde se encontraban los locales fueron tapiados con maderas blancas y la estructura de los locales dismantelada.

Así permaneció la imagen del espacio hasta que, en agosto de 2019, aprecié una serie de cambios en la estación Hidalgo. Las paredes envejecidas y descoloridas del andén de la estación, en su correspondencia con la línea 3, comenzaron a ser remozadas y pintadas. Las etiquetas de la estación, caracterizadas por un verde opacado por el tiempo, fueron cambiadas por un radiante y nuevo verde bandera. Los pasillos seguían tapiados, pero con evidencia de que se estaba trabajando en algo. La salida de la estación que da directo a la explanada del monumento a José Martí fue bloqueada porque se estaba construyendo una elegante entrada de cristal. El motivo de todos estos cambios era la instalación de la exposición *Involuntary*.

Sobre esta exposición realicé distintas observaciones etnográficas, después de su inauguración, y un año después de ella, para corroborar los datos que sustentan este artículo. El propósito de las observaciones era conocer la composición y distribución de las obras que integran la exposición. En un segundo plano, desde una perspectiva de la economía política de la cultura, me interesaba desentrañar el sentido de la exposición en relación con el discurso institucional que ha dirigido la política de recuperación del espacio urbano en las inmediaciones de la estación Hidalgo. Con ello, busqué identificar la correspondencia que existe entre

el arte, el espacio y las dinámicas sociales que convergen en la estación Hidalgo. A continuación, hablaré sobre ello.

Involuntary: la Galería Pública más Grande del Mundo

Según el conteo que realicé de las obras que se muestran como parte de la exposición Involuntary, su distribución en los espacios de acceso, salida y correspondencia de la estación Hidalgo se aprecia de la siguiente manera:

Distribución de las obras <i>Involuntary</i> en la estación del Metro Hidalgo		
Espacio	Correspondencia	Número de obras
Salida Reforma	Línea 2	68
Estación	Línea 2	38 (cinco murales)
Salida Rosales	Línea 2	77
Salida Guerrero	Línea 2	44
Total de la línea 2		227
Estación	Línea 3	29
Salida San Hipólito	Línea 3	22
Salida Hotel Cortés	Línea 3	9
Salida Alameda Central	Línea 3	62
Total de la línea 3		122
Total general de la estación		349

Tabla 1.

Distribución de las obras Involuntary en la estación del Metro Hidalgo
Elaboración propia.

Debido a la extensión de los pasillos de acceso y salida, las obras de la exhibición se concentran mayoritariamente en la parte de la estación que corresponde a la línea 2. De esta distribución, destaco los cinco murales que se extienden en el pasillo de correspondencia de la estación, en donde, anteriormente, se ubicaban los antiguos locales de comida.



Ilustración 2

Murales de la exposición Involuntary en la correspondencia de la estación Hidalgo
Toma propia. 12 de septiembre de 2020

Por su parte, en cada una de las entradas a la estación, tanto en su correspondencia con la línea 3, como con la línea 2, se encuentra un gran mural, del tamaño de las mamparas de anuncios publicitarios que suelen colocarse en los pasillos y andenes del Metro y que, a manera de bienvenida, describe la exposición *Involuntary Painting and Sculpture*, desde la perspectiva de uno de sus creadores, Millree Huges (2019):

Para mí *Involuntary Painting* va mucho más allá de la recopilación y el intercambio de imágenes, aunque, por su puesto, ese es la principal forma de *Involuntary*. El proceso de búsqueda, recopilación, intercambio y acciones fuera de *Involuntary Painting* también son clave. Quizá están en el espíritu del Situacionismo Internacional y tienen en su corazón un núcleo de piscografía, aunque preferimos el término “splacist” espacio y tiempo junto con un elemento ideográfico o lúdico a nuestras exploraciones del entorno urbano. Cuando [sic] avanzamos a través de la ciudad, del barrio, un lote baldío, un sitio en construcción y los callejones de la urbe que compartimos en todas las ciudades del mundo encontramos esculturas y pinturas no intencionales que cuestionan lo que puede ser interpretado como arte contemporáneo y quién es el artista. (n.p.)

Leída la presentación textual, la persona usuaria, en su recorrido por los pasillos de la estación, se ve inmersa en una serie de cuadros que se encuentran colgados de los muros de los pasillos. Se trata de instantáneas que buscan elevar al grado del arte la monotonía, los objetos y situaciones que se encuentran en el andar urbano. Por ejemplo, en el largo pasillo de acceso a la estación por las calles de Rosales y Guerrero, gran parte de los cuadros que se exhiben retratan la pasividad de grúas, tanques de agua, montacargas, bicicletas mal estacionadas, entre otros objetos mundanos.



Ilustración 3

Piezas de la Exposición Involuntary. Estación Hidalgo, Línea 2
Toma propia. 12 de septiembre de 2020.

Las piezas de la galería que se encuentran al otro lado de la estación, en la correspondencia con la línea 3, se caracterizan por las iconografías de arte urbano pintado en las paredes de otras ciudades: las acuarelas sin un sentido definido, las formas caprichosas de las puertas envejecidas. Esas imágenes acompañan el camino de las personas que andan por los pasillos hacia la Alameda Central y la Iglesia de San Hipólito.

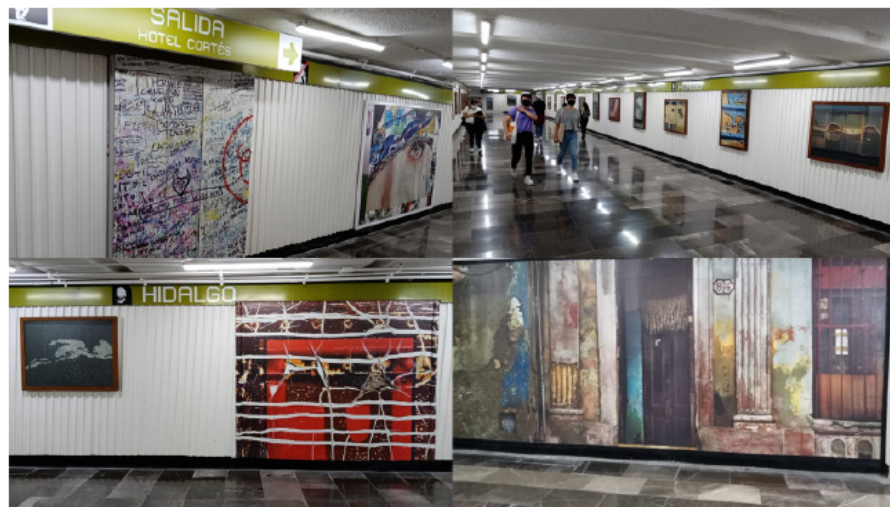


Ilustración 4

Piezas de la Exposición Involuntary. Estación Hidalgo, Línea 2

Sin entrar en grandes detalles, estas son las características generales de las piezas que se exhiben en los corredores de la estación Hidalgo y que constituyen la llamada galería pública más grande del mundo. Esta galería, según aseguraba el curador de la obra, Aldo Flores, en el 2019, “[...] en un año, estará a la par del Museo de Arte Moderno de Nueva York” (STC, 2019, n.p). Con ese aire de distinción (Bourdieu, 1988), las autoridades del STC Metro señalaban que era “así como la estación Hidalgo se transforma en un espacio artístico de vanguardia,

donde convergen visiones diversas del arte” (STC, 2019). De tal manera, como Gros (1993) lo observó en el Metro de Moscú, a través de las intervenciones artísticas en el espacio del Metro, existe la voluntad de crear una utopía que muestre la visión de la ciudad que detentan las autoridades en turno.

El Arte bajo la Ciudad: la Economía Política de la Cultura en el Metro

A pesar del discurso vanguardista e innovador que sustentan las autoridades del STC Metro en torno a la exposición *Involuntary*, es necesario decir que el uso artístico y cultural del Metro no es tan novedoso como lo quieren presentar. Amén de las particularidades de las exposiciones que se han presentado en el Metro, la promoción artística y cultural con fines políticos en los espacios del Metro es una práctica antigua, tanto en el Metro de la Ciudad de México, como en otros metros del mundo. Así lo ha dejado ver Gros (1993) en la relación que estableció entre el discurso nacionalista soviético y el Metro de Moscú durante el período en el que gobernó Stalin:

[...] el Metro de Moscú funcionó de un modo absolutamente distinto durante la época de Stalin, y las trazas de su otra función —la utópica— todavía son visibles hoy en él. Durante esa época, el Metro no fue primordialmente un medio de transporte corriente: fue el boceto de la auténtica ciudad del futuro comunista. La decoración de sus estaciones durante la era de Stalin —exagerada y palaciega— no puede explicarse sino a partir de su función más propia, la de mediar entre el reino de los cielos y el reino terrenal. Ningún edificio de esa época tiene un aspecto tan lujoso como el de esas estaciones. En ellas, la era de Stalin encontró su expresión más consecuente. (Gros, 1993, p. 3)

Así, el Metro, como un espacio urbano que se encuentra en las grandes ciudades, se convierte en un avatar, una materialización del discurso y de la visión de ciudad que ostenta el gobierno. Esa visión de ciudad, como en el caso que presento, se materializa por medio del arte y la cultura. La relación entre visión de ciudad, arte y cultura en las estaciones del Metro se ha desarrollado desde las pasadas administraciones del STC Metro [3] .

Estaciones emblemáticas del STC Metro				
Estación	Líneas	Exposición	Fecha de inauguración	Afluencia 2017-2020
Guerrero	3 y B	Leyendas de la lucha libre	13 de enero de 2017	13,527,257
Garibaldi/Lagunilla	8 y B	Ídolos del boxeo mexicano	13 de mayo de 2017	19,844,471
Velódromo	9	Del ciclismo	9 de septiembre de 2017	7,335,243
División del norte	3	Autores y compositores mexicanos	14 de octubre de 2017	15,105,721
Zapata	3 y 12	Caricaturistas mexicanos	22 de octubre de 2017	31,901,531
Colegio Militar	2	Ejército y Fuerza Área mexicanas	21 de noviembre de 2017	12,500,150
Polanco	7	UNESCO	29 de noviembre de 2017	27,664,007
Viveros/Derechos Humanos	3	Selva Lacandona	10 de febrero de 2018	17,776,240
Universidad	3	UNAM	18 de febrero de 2018	60,626,775
Auditorio	7	Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte	6 de octubre de 2018	26,918,004
Parque de los venados	12	Museo de la Radio	23 de octubre de 2018	9,152,441
Juárez	3	Biodiversidad-artesanía en México	2 de diciembre de 2018	14,447,544

Tabla 2.

Estaciones emblemáticas del Metro de la Ciudad de México
Elaboración propia con base en los datos oficiales del STC Metro.

Además, algunas de las exposiciones se relacionaban con las dinámicas sociales de las colonias o lugares contiguos a las estaciones. Por ejemplo, las exposiciones montadas en las estaciones de Guerrero y Garibaldi, que exhiben monumentales murales con los personajes y movimientos emblemáticos de la lucha libre y el boxeo, están íntimamente ligadas a la cultura popular de colonias como Guerrero, Lagunilla, Peralvillo y Tepito, próximas a las estaciones mencionadas. Algo similar sucede con la exposición “Ejército y Fuerza Área mexicanas”, presentada en la estación Colegio Militar, que guarda un vínculo de identidad con el nombre de la propia estación, dado por su proximidad física al Colegio Militar de la ciudad. Lo mismo se podría decir de los extensos murales que retratan la vida universitaria en la estación Universidad, que se encuentra a las puertas de la Ciudad Universitaria.

Estas doce estaciones, y sus respectivas exposiciones, se suman a las otras tantas que, por más de cincuenta años han sido auténticas galerías subterráneas del arte y la cultura. Los casos más conocidos de estos usos

de las estaciones del Metro son el extenso túnel de la ciencia y la sala de exposiciones de la estación La Raza, línea 3 y 5; las exposiciones históricas que se montan en la estación Pino Suárez, línea 1 y 2; las exposiciones temporales que se exhiben en la estación Tacubaya, línea 1, 7 y 9; las exposiciones en Candelaria, línea 1 y 4; los murales de grafiti en los andenes de la estación Salto del Agua, línea 8, y los murales artísticos que se extienden a lo largo del andén de la estación Copilco, línea 3.

A estas exposiciones se suman los conciertos y presentaciones que se realizan en diversas estaciones, como los conciertos de rock urbano en la estación San Lázaro, línea 8 y B, las presentaciones en diversas estaciones de los grupos musicales de personas con discapacidad visual y, en mayor medida, los conciertos que se presentan en distintas estaciones de la recientemente construida línea 12. Así, además de exposiciones culturales y artísticas, los conciertos y recitales son otras formas de uso artístico y cultural que fomentan las autoridades del Metro en la Ciudad de México y en los Metros de otras ciudades (Tanneabeum, 1995) [4] .

En este sentido, destaco la manera en que las pasadas administraciones del STC Metro han buscado construir una relación de identidad entre el espacio que rodea a la estación y las exposiciones artísticas y culturales que se presentan en su interior. Si bien dichas exposiciones transmiten la visión institucional en el uso artístico y cultural de las estaciones, como es el caso de los murales de caricaturas que se exhiben en la estación Zapata [5] , también buscan construir una identidad con los millones de personas que usan el Metro. Así, estas estaciones no solo cumplen con su función de movilizar a las personas en el espacio urbano, sino que, también, son galerías culturales y artísticas. Si se aprecia la afluencia de personas en las estaciones en donde se exhiben contenidos artísticos y culturales, se podría decir que estas estaciones del Metro son el museo más grande y visitado de la ciudad [6] .

Además, las estaciones del Metro se convierten en espacios en donde, por medio del arte y la cultura, se busca transmitir las visiones institucionales de las autoridades; este es el uso político del arte y la cultura en el Metro. Considero que esta vinculación entre arte, cultura, visión de ciudad y el espacio del Metro, debería integrarse a la reflexión sobre la economía política urbana del Metro (Navarro, 1988; 2014; Garza, 2014). Esto teniendo en cuenta que el Metro no solo es importante como factor de la producción urbana, en su función como medio de transporte, sino que, también, a través de los usos y apropiaciones de sus instalaciones, reproduce las narrativas y valores de la visión de ciudad que tienen las autoridades. Así, la relación entre las afluencias del Metro y los usos institucionales de sus espacios es clave para entender los valores que produce el Metro, no solo en términos económicos, respecto al valor que tiene la infraestructura del Metro (Garza, 2014), sino, sobre todo, en función de los usos que se hacen de sus instalaciones con fines simbólicos y de reproducción de una visión particular de ciudad.

Una vez más, Gros (1993), al describir la versión utópica que el gobierno soviético plasmó en su espacio subterráneo, atina en intuir el valor del Metro para la economía política urbana del Estado soviético:

[...] uno se encuentra en absoluta dependencia de la voluntad de quienes lo han construido: eso concede a los planificadores del Metro la oportunidad de modelar en su totalidad la vida de un hombre, en cuanto éste entra en el Metro. Es especialmente importante que las bocas del Metro, que conectan el espacio subterráneo del Metro con el de la vida corriente, sean fácilmente controlables: no hay otra posibilidad de entrar en el Metro más que a través de los accesos previstos (Gros, 1993, p. 4).

Sobre Santos y Héroes. La Estación Hidalgo, entre la Iglesia y el Mercado

En contraste con la imagen culta y distinguida del avatar vanguardista que las autoridades proponen con la exposición *Involuntary* en la estación Hidalgo, existen otras formas culturales que emergen, cual avatares, de los usos y apropiaciones que hacen las personas usuarias al viajar por el Metro para trasladarse y socializar en los espacios contiguos a la estación. Una expresión de esta cultura popular se representa en la imagen de San Judas Tadeo, avatar divino de los desposeídos, santo patrono de los casos difíciles y desesperados (Orsi, 1998).

Los límites de este trabajo impiden que profundice en las razones sociohistóricas por las que la iglesia de San Hipólito y San Casiano se convirtió en la iglesia principal para expresar la devoción por San Judas Tadeo (Demenghi, 1994; Ávila y Serna, 2013). Lo cierto es que el día 28 de cada mes y, especialmente, el 28 de octubre de cada año, fecha dedicada a la celebración de San Judas Tadeo, la estación de Hidalgo, en sus dos correspondencias y cuatro direcciones, se ve llena de personas que portan imágenes de todos los tamaños de San Judas Tadeo. Su propósito es pedir la intercesión del santo ante una situación difícil, cumplir una promesa hecha a San Judas Tadeo, ofrecer algún exvoto a la comunidad de feligreses o agradecer por un favor o milagro que les fue concedido por el patrón (Ávila y Serna, 2013).

Por su parte, hasta abril del 2013 (Serna, Et. Al: 2015), las poblaciones juveniles, además de ir a expresar su devoción por San Judas Tadeo a la iglesia de San Hipólito y San Casiano, se reunían en la Plaza Zarco, antes de que esta fuera remodelada, para socializar y bailar al ritmo de reggaetón y bajo el influjo del consumo de inhalantes, conocidas como monas [7] . Pero, estos usos son contrarios a los que la ley permite en el espacio público, por lo que estas expresiones juveniles fueron prohibidas. La vocación de la Plaza Zarco cambió con la renovación urbana — que coincidía con la construcción de las líneas 3 y 4 del metrobús — de la que fue objeto la plaza. Dicha renovación no solo implicó el cambio urbanístico del espacio, sino que, también, supuso la expulsión de poblaciones no deseadas en el espacio, como las personas en situación de calle y las personas jóvenes que rinden devoción a San Judas Tadeo. No obstante, pese a ello, el gran flujo de personas devotas a San Judas Tadeo, siguen apropiándose de la estación Hidalgo el 28 de cada mes.



Ilustración 5

Celebración en honor a San Judas Tadeo en los espacios contiguos a la Iglesia de San Hipólito
Toma propia. 28 de octubre de 2012.

tra apropiación popular se encuentra al cruzar la Avenida Reforma; se trata del uso popular que explica la concentración y el flujo de personas que se movilizan a través de la estación Hidalgo. El centro cultural Rock show es un bazar en donde se venden e intercambian juguetes, artículos e historietas de súper héroes y súper heroínas estadounidenses, o de los mangas y de las películas de ciencia ficción más populares. El edificio principal del Rock Show fue inaugurado hace 21 años, en el espacio que está detrás del Foro cultural Miguel Sabido, justo al salir de la estación Hidalgo en su correspondencia con la línea 3, en dirección a Indios Verdes. Con el paso del tiempo, la venta de artículos se extendió, cubriendo los pasillos, el jardín y la explanada del monumento a José Martí.

El Rock Show y el Tianguis cultural del comic y coleccionables, José Martí, constituyen un importante mercado para las personas consumidoras de estos artículos de la cultura pop y la ciencia ficción. Todos los sábados, desde las ocho de la mañana, los vendedores del tianguis pagan 200 pesos por un espacio de metro y medio para instalarse en sus lugares y acomodar los puestos tubulares y los tendidos de tela en donde exhiben sus mercancías. En el caso de los locatarios al interior del Rock Show el trato es diferente, pues son establecimientos fijos, algunos de los cuales venden sus mercancías todos los días de la semana. Ambos espacios quedan montados alrededor de las diez de la mañana, hora en la que la afluencia de personas consumidoras comienza a crecer y no deja de hacerlo hasta que llegan las cinco de la tarde. A los puestos tubulares, y los tendidos establecidos en los pasillos y en la explanada del monumento a José Martí, se suman los cientos de personas que acuerdan sus ventas por medio de páginas de Facebook y escogen este lugar para hacer el intercambio. También, existe otro tipo de vendedores ambulantes, que caminan a lo largo del espacio ofreciendo los productos que cargan en bolsas o mochilas.



Ilustración 6

Foro Cultural Rock Show

Toma propia. 12 y 19 de septiembre de 2020.

Estas expresiones culturales que recrean dos tipos poblacionales diferentes, aquella población que adora a los santos y la otra que venera a los héroes, conviven con las que proponen las autoridades a partir de la visión de ciudad vanguardista y surrealista que presenta la exposición *Involuntary*. Así, además de señalar la desconexión que existe entre el arte, el espacio y los gustos culturales de las personas que hacen uso de la estación, los ejemplos me permiten mostrar el carácter heterotópico (Foucault, 2010) del espacio de la estación Hidalgo. Pensar en heterotopías, implica que coexisten

lugares reales, lugares efectivos, lugares que están dibujados en la institución misma de la sociedad, y que son especies de contra emplazamientos, especies de utopías efectivamente realizadas en las cuales los emplazamientos, todos los otros emplazamientos reales que se pueden encontrar en el interior de la cultura, son a la vez representados, impugnados e invertidos, especies de lugares que están fuera de todos los lugares, aunque sin embargo sean efectivamente localizables (Foucault, 2010, pp. 69-70).

Lejos de la imposición artística y cultural que hacen las autoridades, al trasladar su visión de ciudad a la estación Hidalgo, es necesario reconocer que, aunque de forma subalterna, existen otras perspectivas culturales que conviven, disputan y se apropian tanto de la estación como de sus espacios aledaños. Así es como, sobre santos y héroes, se edifican otras visiones de la estación que se encuentran entre el conflicto y la negociación con las autoridades. Los grandes tumultos de personas que se congregan cada mes en la Iglesia de San Hipólito y San Casiano ocasionan que las autoridades delegacionales implementen un operativo vial. Algo similar sucede con el uso comercial en el espacio público que supone el tianguis del Rock Show, que se desborda hasta cubrir los accesos a la estación de la línea 4 del metrobús. Ambas apropiaciones son opuestas a la visión de ciudad que ha representado la renovación y embellecimiento de los espacios contiguos a la estación Hidalgo, de lo que la exposición de *Involuntary* es solo el ejemplo más reciente.

Reflexiones Finales: el Poder Urbano de la Cultura y el Arte

El estilo surrealista de la exposición *Involuntary* resulta coherente con los cambios que se han realizado, en años recientes, en los espacios contiguos a la estación y en otros espacios del centro histórico. Se trata de una política que se caracteriza por el embellecimiento urbanístico del espacio público, y que inició con la peatonalización de la calle Madero [8] , la recuperación y renovación de la Alameda Central, [9] la renovación de la plaza y calle de Zarco [10] , las constantes transformaciones y renovaciones de la plancha del Zócalo y, finalmente, la renovación de la calle de Corregidora, ahora el Corredor de la Nación [11] . Todos estos lugares, su renovación y resignificación, son muestras de la nueva cultura que se ha construido sobre la Ciudad de México y que busca promover la libre movilidad y el consumo como valores de uso del espacio (Peck et al., 2018), en detrimento de otros usos considerados indeseables (Giglia, 2013).

En este sentido, lo interesante del caso es cómo esta postura de renovación y recuperación que comenzó en el Centro Histórico se ha extendido hacia otros espacios, especialmente hacia los centros históricos del resto de las Alcaldías de la Ciudad de México (Crossa, 2009), como también hacia el Metro de la Ciudad de México. Con ello, pareciera que se cumple lo que Gros identificó en la política soviética sobre el Metro de Moscú. “El Metro estaba omnipresente en la cultura de la época de Stalin, hasta convertirse en la metáfora más importante de esa cultura. Su función social consistió en darle una forma determinada al utópico proyecto de la construcción del comunismo” (1993, p. 6). De igual modo, el Metro de la Ciudad de México, pareciera ser el avatar de la distinguida visión de ciudad que tienen las autoridades. No obstante, de las entrañas del Metro emergen las heterotopías que resisten y contravienen las visiones del avatar institucional y que se representan en los usos sociales del Metro, de los que Gros también habló:

También en ese sentido es utópico el Metro, pues es obra de marginados culturales, de no-especialistas, de no-artistas, de gente que no tenía sitio en el mundo cultural heredado y por eso solo podía encontrar una oportunidad para ‘autorrealizarse’ culturalmente bajo tierra (1993, p. 5).

Esas heterotopías se manifiestan como los avatares que confrontan la visión institucional. Son apropiaciones populares que, desde hace cincuenta años, han morado bajo la ciudad, y que dotan de significado y riqueza cultural al Metro de la Ciudad de México.

Referencias

- AUGÉ, M. (1998). *El viajero subterráneo: un etnólogo en el Metro*. Gedisa.
- ÁVILA ROMERO, J. L. Y SERNA LUNA, E. (2013). En busca de esperanza. Características sociales de la devoción juvenil por San Judas Tadeo. En J. Serrano, *Atención pastoral a la devoción a San Judas Tadeo* (pp. 118-168). Ediciones San Pablo.

- BOURDIEU, P. (1988). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Taurus.
- CROSSA, V. (2009). Resisting the entrepreneurial city: Street vendor 's struggle in México City's Historic Center. *International journal of urban and regional research*, 33, 43-63. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00823.x>
- DEMENGHI, T. (1994). *Más de cien años de San Hipólito desde 1892*. Demenghi.
- FOUCAULT, M. (2010). *El cuerpo utópico. Las heteropatías. Textos inéditos seguidos de una presentación de Daniel Defert*. Nueva Visión.
- GARZA, G. (2014). Introducción: Dialéctica de la composición interna del capital constante fijo. En Gustavo Garza (coord.), *Valor de los medios de producción socializados* (pp. 13-40). El Colegio de México.
- GIGLIA, A. (2003). Como hacerse antropólogo en la ciudad de México. *Alteridades*, 13(26), julio-diciembre, 87-102. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/326/325>
- GIGLIA, A. (2013). Entre el bien común y la ciudad insular: la renovación urbana en la ciudad de México. *Alteridades*, 23(46), enero-junio, 27-38. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/753>
- GÓMEZ FLORES, L. (28 DE ENERO DE 2015). Reordenará el STC fuentes de calor en el Metro. *Diario la Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2015/01/28/capital/033n2cap>
- GROS, B. (1993). U-Bahn ais U-Topie. *Kursbuch*, (112), 1-9.
- HUGES, M. (2019) *Involuntary Painting and Sculpture*. Mampara de la estación Hidalgo
- LÓPEZ, J. (26 DE ABRIL DE 2015). Ordenará Metro 50 estaciones. *Diario Reforma* <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=524299&cmd5=fb657637b31a398fed7f86cfbaca0780&ta=0dfdbac11765226904c>
- MONSIVÁIS, C. (1989). *Los rituales del caos*. Era.
- NAVARRO BENÍTEZ, B. (1984). El metro de la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 46(4), octubre-diciembre, 85-102. <https://doi.org/10.2307/3540347>
- NAVARRO BENÍTEZ, B. (1988). *Traslado masivo de la fuerza de trabajo a la ciudad de México*. DDF-Plaza y Valdés.
- NAVARRO BENÍTEZ, B. (2014). Inversión en los sistemas de metro y metrobús de la Ciudad de México. En Gustavo Garza (coord.), *Valor de los medios de producción socializados en la Ciudad de México* (pp. 253-275). El Colegio de México.
- ORSI, R. (1998). *Thank you St. Jude. Women 's devotion to the patron saint of the hopeless causes*. Yale University Press.
- PECK, J., BRENNER, N. Y THEODORE, N. (2018). Actually Existing Neoliberalism. En Damien Cahill, Melinda Cooper, Martijn Konings y David Primrose (eds.), *The SAGE Handbook of Neoliberalism* (pp. 2-15). Sage.
- SERNA LUNA, E., ÁVILA ROMERO, J. L., CAZARES GARCÍA, N., CAZARES GARCÍA, M. (2015). En la ciudad de la esperanza. Las dinámicas sociales de la juventud en los espacios públicos contiguos al templo de San Hipólito. *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura*

y *Diseño*, 21, 221-253. <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/article/view/57>

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO (8 DE SEPTIEMBRE DE 2019). *Inaugura el STC la Galería más grande del mundo en el Metro Hidalgo*. <https://metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/inagura-el-stc-la-galeria-mas-grande-del-mundo-en-el-metro-hidalgo>

Notas

- 1 Este artículo es derivado de una extensa investigación sobre la política en torno al comercio popular en el Metro de la ciudad de México, que se realizó para acreditar los programas de Maestría y Doctorado del Centro de Estudios Demográficos Urbanos y Ambientales de El Colegio de México, en el período de 2011 a 2019.
- 2 En la inauguración de la exposición “Metro 50 años”, la doctora Lucina Jiménez, Directora General del Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL), recordó que las estaciones Insurgentes, Merced y Candelaria, de la Línea 1, fueron declaradas Patrimonio Artístico de la ciudad.
- 3 Es necesario reconocer que el uso cultural de los espacios del Metro se puede rastrear hasta sus orígenes, cuando, en las excavaciones para la construcción de la línea 1, se encontró la pirámide de Ehécatl, dios mexica del viento.
- 4 En mis observaciones etnográficas por las estaciones el Metro de Berlín, las actividades musicales eran la única actividad económica que las autoridades toleraban, previa regulación, en las estaciones del metro; un caso muy similar a lo que sucede en las estaciones del Metro de Nueva York.
- 5 Emiliano Zapata fue uno de los grandes caudillos de la revolución mexicana. Símbolo heroico popular y estandarte revolucionario del Movimiento de Liberación Nacional (EZLN).
- 6 Aunque, como lo señaló uno de los árbitros de este artículo, esta aseveración debería de ser corroborada con base en la opinión de las personas usuarias del Metro.
- 7 Las monas son trozos de papel o estopa que las personas jóvenes empapaban con thinner para ser inhalados y experimentar los efectos alucinógenos de la inhalación constante de esta sustancia.
- 8 El 18 de octubre de 2010 el Jefe de Gobierno de entonces, Marcelo Ebrard, inauguró el paso peatonal de la calle Francisco I. Madero.
- 9 El 26 de noviembre de 2012, se reinauguró la Alameda Central de la Ciudad de México, después de las renovaciones que mandó hacer el entonces Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard.
- 10 En 2016, después de casi tres años de obras, se entregó la renovación de la plaza Zarco.
- 11 Un proyecto con un interesante proceso urbanístico, que comenzó en el 2014 y que fue concluido antes de finalizar la jefatura de Miguel Mancera. Su propósito era conectar el Palacio de gobierno de la ciudad con el Palacio Legislativo de la Cámara de Diputados